

TE Vwgh Erkenntnis 1987/6/17 86/03/0045

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.06.1987

Index

Öff Verkehr - Kraftfahrlinien

Norm

AVG §13a

KfIG 1952 §4 Abs1

KfIG 1952 §4 Abs1 Z4

KfIG 1952 §4 Abs1 Z5 litb

KfIGDV 01te 1954 §4 Z1

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):86/03/0046

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Hrdlicka und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Leukauf, Dr. Weiss und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Vesely, über die Beschwerde der Österreichischen Bundesbahnen in Wien, vertreten durch die Finanzprokuratur, Singerstraße 17, Wien I, gegen die Bescheide des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 1) vom 11. Oktober 1985, Zl. EB 41.193/9-II/4/85, und 2) vom 10. Oktober 1985, Zl. EB 42.422/3-II/4/85, betreffend Kraftfahrlinienkonzession, mitbeteiligte Partei: AH in B, vertreten durch Dr. Peter Kisler und DDr. Karl Pistotnik, Rechtsanwälte in Wien I, Börsegasse 12), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von je S 2.760,--, sohin zusammen S 5.520,--, und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von S 8.480,-- (zu Zl.86/03/0045) und von S 8.360,-- (zu Zl. 86/03/0046), sohin zusammen S 16.840,--, binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Das Mehrbegehren der mitbeteiligten Partei auf Ersatz von Stempelgebühren wird abgewiesen.

Begründung

Der Wirtschaftskörper "Österreichischen Bundesbahnen" (Beschwerdeführer) besitzt eine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Knittelfeld/Bbf-Pausendorf-Zeltweg-Neufischling-Weißkirchen-Eppenstein-Schwarzenbach-Kathal-Obdach-Obdacher Sattel-Reichenfels-B 78/Abzw. Wisperndorf-Bad St. Leonhard i. Lavanttal-Wiesenau-Schiefling Abzw.- (Stichfahrt Mauterndorf-Schiefling)-Preblau/Bf-Twimberg-St. Gertraud-Frantschach-

Wolfsberg/Bbf. mit dem weiteren Streckenabschnitt: Judenburg/Bbf. Lindfeld-Wöllmersdorf Abzw.- Baierdorf Abzw.- Weißkirchen mit dem weiteren Rechte zum Betrieb der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken (Teilen einer Kraftfahrlinie).

1. Die mitbeteiligte Partei beantragte mit dem an den Landeshauptmann von Kärnten gerichteten Schreiben vom 23. November 1984 die Erteilung einer Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Heftmühle-Bad St. Leonhard-Leitenstocker Ebene, wobei sie sich mit der Auferlegung eines Bedienungsverbotes auf der Strecke Wiesenau-Sägewerk C (bei Wisperndorf) einverstanden erklärte. Sie begründete ihr Ansuchen damit, daß sie seit 1972 in diesen Bereichen die Schülerbeförderung mit einer Mietwagenkonzession durchführe. In letzter Zeit sei verstärkt der Wunsch an sie herangetragen worden, auch die übrige Bevölkerung nach Bad St. Leonhard zu befördern.

Im Zuge des über das Ansuchen von der Behörde durchgeführten Ermittlungsverfahrens sprach sich unter anderem der Beschwerdeführer gegen die Erteilung der beantragten Konzession aus. Anlässlich einer Verkehrsabsprache am 13. November 1984 sei zwischen der Stadtgemeinde, dem Schulgemeindeverband Wolfsberg/Kärnten, der mitbeteiligten Partei und dem Beschwerdeführer einvernehmlich festgelegt worden, in welchen Teilverkehrsbereichen künftighin die Schülerbeförderung im Bereich des Gelegenheitsverkehrs bzw. kraftfahrlinienmäßig besorgt werden solle. Wenn die mitbeteiligte Partei von der getroffenen Vereinbarung abweiche und einen Bedarf für die Errichtung einer neuen Kraftfahrlinie geltend mache, sehe sich der Beschwerdeführer ebenfalls in Wahrung seines Verkehrssubstrates veranlaßt, unter Hinweis auf seine linienmäßige Präsenz um eine entsprechende Streckenerweiterung einzukommen. Deswegen sei ein diesbezügliches Ansuchen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr abgefertigt worden. Der Beschwerdeführer vertrete die Auffassung, obzwar sich zwei Bewerber unabhängig voneinander um eine Konzession bemühten, daß der Antrag der mitbeteiligten Partei abzuweisen wäre, weil bloß seitens des Beschwerdeführers keine Ausschließungsgründe nach § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b und c des Kraftfahrliniengesetzes 1952 (KfLG 1952) vorlagen und daher seine Art der Linienführung im öffentlichen Interesse eine zweckmäßige und wirtschaftlichere Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleiste.

Zu diesem Einwand des Beschwerdeführers nahm die mitbeteiligte Partei am 20. Februar 1985 dahin Stellung, daß sie seit 1968 die Schülerbeförderung aus dem Gebiet der (damals noch bestandenen) Gemeinde Klienung mit einem Kleinbus im Gelegenheitsverkehr nach Bad St. Leonhard durchgeführt habe. Im Jahre 1971 habe die Schülerbeförderung derart zugenommen, daß sie mit dem Kleinbus nicht mehr das Auslangen gefunden habe. Die damalige Gemeindevertretung sei an den Beschwerdeführer herangetreten, den Transport zu übernehmen. Dieser habe auf Grund des Ansuchens die Schülerbeförderung auch ca. eine Woche lang durchgeführt. Der Beschwerdeführer habe nach dieser Woche der Gemeindevertretung mitgeteilt, daß diese Beförderung für ihn unwirtschaftlich sei, weil er zu diesem Zwecke einen eigenen Bus in Bad St. Leonhard stationieren müßte. Daraufhin sei der Transport durch den Beschwerdeführer wieder eingestellt worden. Die Schüler seien in der Folge von ihr auf Grund einer erweiterten Konzession mit einem Omnibus mit 40 Sitzplätzen im Gelegenheitsverkehr befördert worden. Vor ca. drei Jahren habe der Beschwerdeführer, nachdem er festgestellt habe, daß sich das Siedlungsgebiet (Klienung-Hofbauer Siedlung) ausgedehnt habe, gefordert, daß die Kinder aus diesem Gebiet, das ca. 1 km von der Bundesstraße entfernt liege, zu Fuß den Weg bis zur Haltestelle Wiesenau zurückzulegen hätten. Die Eltern der Kinder hatten dies aber abgelehnt, weil der Weg von der Siedlung zur Haltestelle ein äußerst gefährlicher sei, und seien aus diesem Grund an die mitbeteiligte Partei herangetreten und hätten sich bereit erklärt, die Fahrtkosten von der Siedlung bis zur Hauptschule in Bad St. Leonhard selbst zu bezahlen. Zwei Monate hätten die Eltern auf diesem Weg den Transport der Kinder selbst bezahlt. Erst dann habe sich der Beschwerdeführer bereit erklärt, in der Früh diesen einen Kilometer "in die Siedlung zu fahren". Nach Schulschluß habe die mitbeteiligte Partei die Schulkinder in die Siedlung zurückbefördert. Im Jahre 1970 habe sie über Ersuchen der Stadtgemeinde Bad St. Leonhard auch die Schülertransporte von Feistritzgraben und Lichtengraben übernommen und im Gelegenheitsverkehr durchgeführt. Vor ca. drei Jahren habe der Beschwerdeführer von den Schülern aus der Siedlung Wisperndorf verlangt, daß sie den Weg zur Haltestelle auf der Odacher Bundesstraße zu Fuß zurückzulegen hätten. Auch in diesem Falle hätten sich die Eltern geweigert, die Kinder diesen Weg zu Fuß gehen zu lassen. Daraufhin habe sie sich wieder mit dem Beschwerdeführer geeinigt, daß nur die Hauptschüler gezwungen seien, diesen Weg zur Haltestelle bei der Bundesstraße in der Früh zurückzulegen und der Rücktransport nach Schulende zur Gänze von ihr übernommen werde. Sie betone ausdrücklich, daß sie nicht beabsichtige, die bereits bestehende Linie des Beschwerdeführers zu konkurrenzieren.

In der Äußerung vom 1. April 1985 erklärte der Beschwerdeführer, daß die örtliche Bedarfssituation durch die

mitbeteiligte Partei zutreffend dargestellt worden sei, die Tatsache allein aber, daß sie das Gelegenheitsverkehrsgewerbe in diesem Verkehrsbereich ausübe, keine Anwartschaft auf die Erteilung einer Konzession nach dem Kraftfahrliniengesetz 1952 bedeute. In Hinsicht auf das Vorgehen der mitbeteiligten Partei sei er gezwungen, im Interesse einer auch weiterhin wirtschaftlichen Betriebsführung der Kraftfahrlinie Knittelfeld/Judenburg-Wolfsberg flankierende Maßnahmen zu treffen.

Mit Bescheid vom 10. April 1985 erteilte der Landeshauptmann von Kärnten der mitbeteiligten Partei gemäß §§ 1, 3 und 4 KfLG 1952 die Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie "Heftmühle-Bad St. Leonhard-Leitenstocker Ebene" auf der Strecke "Heftmühle-Klienig/Ort-Kreuzmühle-Gh Walcher-Hofbauer Siedlung-Wiesenau-Bad St. Leonhard-Wisperndorf-Schloß Lichtengraben-Gaber Siedlung-Leitenstocker Ebene". Gemäß § 6 Abs. 1 und 2 KfLG 1952 wurde die Konzession auf die Dauer von 15 Jahren jeweils vom 1. Jänner bis 10. Juli und vom 10. September bis 31. Dezember eines jeden Jahres erteilt. Gemäß § 6 Abs. 3 leg. cit. in Verbindung mit § 4 Z. 1 der

1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952 wurde für die auf der Obdacher Bundesstraße (B 78) verlaufende Teilstrecke von ca. 4 km von Wiesenau und Fa. Pgesellschaft m.b.H. (Sägewerk C) ein Bedienungsverbot ausgesprochen. Zur Begründung führte der Landeshauptmann aus, das vom Konzessionswerber behauptete Verkehrsbedürfnis nach Errichtung einer neuen Kraftfahrlinie werde sowohl von der Stadtgemeinde Wolfsberg als auch von der Stadtgemeinde Bad St. Leonhard bestätigt. Auch die Fachgruppe der Autobusunternehmen der Handelskammer Kärnten befürworte die Erteilung der gegenständlichen Kraftfahrlinie. Die Post- und Telegrafendirektion für Kärnten habe ebenso wie die Landarbeiterkammer gegen die Konzessionserteilung keinen Einwand erhoben. Das Vorbringen der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Kärnten, daß durch die Konzessionserteilung an die mitbeteiligte Partei für den Beschwerdeführer eine Konkurrenzierung entstünde und ca. 60 bis 70 Schüler zur Beförderung verlorengingen, sei ebenso wie der vom Beschwerdeführer im Verfahren erhobene Einwand unbegründet, weil der Beschwerdeführer eine auf der Obdacher Bundesstraße verlaufende Kraftfahrlinie betreibe und die mitbeteiligte Partei nach wie vor eine Art "Zubringerfunktion" nach Bad St. Leonhard bzw. zur Obdacher Bundesstraße erfülle. Die Schüler aus dem Gebiet rechts und links der Obdacher Straße benützten wie bisher die Autobusse der mitbeteiligten Partei nur deshalb, um nach Bad St. Leonhard zu gelangen und gegebenenfalls dort in einen Autobus des Beschwerdeführers umsteigen zu können. Überdies sei der mitbeteiligten Partei für die auf der Obdacher Bundesstraße verlaufende Strecke der beantragten Kraftfahrlinie ein Bedienungsverbot aufgelegt worden. Zusammenfassend sei daher festzustellen, daß der Erteilung der beantragten Kraftfahrlinienkonzession Ausschlussgründe nach § 4 Abs. 1 Z. 4 und 5 lit. b und c KfLG 1952 nicht entgegenstünden. Die neue Kraftfahrlinie sei nicht geeignet, eine Konkurrenzierung der Kraftfahrlinie des Beschwerdeführers darzustellen.

Gegen diesen Bescheid erhob der Beschwerdeführer Berufung, in der er unter anderem vorbrachte, daß das dem Verkehrsunternehmen der mitbeteiligten Partei auferlegte Bedienungsverbot auf der für ihn bereits konzessionierten Gleichlaufstrecke keinen ausreichenden Gefährdungsausschluß bedeute, weil sich die Haltestellen in Wiesenau, Wisperndorf und Lichtengraben in einer Entfernung von nur 500 m von seinen Haltestellen befänden und daher zu erwarten sei, daß jene "Verkehrsnutzer", die bisher die Kraftfahrlinie Knittelfeld/Judenburg-Wolfsberg in Anspruch genommen haben, auf den neuen Verkehr umsteigen werden. Es sei daher anzunehmen, daß der Beschwerdeführer in diesem Bereiche - vor allem in der Schülerbeförderung - einen solchen Einnahmenausfall erleiden werde, der eine künftige wirtschaftliche Betriebsführung ausschließe, zumal diese Kraftfahrlinie überwiegend im Teilstreckenbereich (Reichenfels-Schiefling, Reichenfels-Wolfsberg) geführt werde. Dazu komme, daß der Antrag des Beschwerdeführers auf Erweiterung seiner Konzession öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufe und die Art der Linienführung eine zweckmäßigere und wirtschaftlichere Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses durch Entfall irgendwelcher Konzessionsbeschränkungen, wie z.B. Auflage eines Bedienungsverbotes, gewährleisten würde.

Mit Bescheid vom 10. Oktober 1985 wies der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Berufung des Beschwerdeführers gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1950 im Zusammenhalt mit

§ 4 Abs. 1 Z. 4, Z. 5 lit. b und c und § 6 Abs. 3 KfLG 1952 sowie

§ 4 Z. 1 der 1. Durchführungsverordnung zum

Kraftfahrliniengesetz 1952 ab. Zur Begründung seines Bescheides legte der Bundesminister nach Wiedergabe der bisherigen Verfahrensergebnisse und des Inhaltes der Berufung dar, der in der Berufung angeführte

Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 liege erst dann vor, wenn das Ermittlungsverfahren ergeben habe, daß der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung durch einen betroffenen Verkehrsunternehmer vorgriffe und dieser die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer zu setzenden Frist vornehme, wobei unter "notwendiger Verbesserung der Verkehrsbedienung" nur die Bedienung einer bereits konzessionierten Linie, nicht aber die Erteilung einer neuen Konzession (Verlängerung einer bestehenden Kraftfahrlinie) verstanden werden könne. Die beantragte neue Kraftfahrlinie berühre aber nur in der Relation Wiesenau-Wisperndorf - also nur auf der Obdacher Bundesstraße - die bereits bestehende Linie des Beschwerdeführers. Die verbleibende Teilstrecke (von der Obdacher Bundesstraße abzweigend einerseits nach Leitenstocker Ebene, andererseits nach Heftmühle) würden aber vom existenten Linienverkehr nicht berührt, sodaß dieser Ausschließungsgrund nicht gegeben sei. Zum Einwand des Beschwerdeführers, sein ebenfalls im Ermittlungsverfahren befindlicher Antrag auf Konzessionserweiterung würde - anders als das Ansuchen der mitbeteiligten Partei - öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufen und die Art seiner Linienführung würde eine zweckmäßigere und wirtschaftlichere Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses durch Wegfall des Bedienungsverbotes gewährleisten, sei zu bemerken, daß zur Beurteilung der Frage, welche der beantragten Kraftfahrlinien das Verkehrsbedürfnis der Öffentlichkeit bestmöglich befriedige, die Häufigkeit der Kurse, Betriebsbeginn und Betriebsende, Anschlußmöglichkeiten, Haltestellen etc. wesentliche Kriterien seien. Die Verkehrsangebote der Bewerber seien wichtige Entscheidungsgrundlagen bei der Auswahl unter mehreren Konzessionsansuchen. Da das Ermittlungsverfahren ein Verkehrsbedürfnis zur Errichtung zweier Kraftfahrlinien auf derselben Strecke nicht ergeben habe, seien die vorgelegten Fahrplanentwürfe der Entscheidung zugrunde zu legen gewesen. Aus der Gegenüberstellung der Fahrplanentwürfe ergebe sich eindeutig, daß der Fahrplanentwurf der mitbeteiligten Partei vier Kurse täglich mehr führe und auf den beiden Seitenästen der Linie doppelt so viele Haltestellen aufweise als die vom Beschwerdeführer vorgesehene Kursführung. Die Belastung einer zu erteilenden Konzession mit einem Bedienungsverbot für eine gewisse Strecke sei kein Verleihungshindernis. Der Behauptung des Beschwerdeführers, es liege der Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KfLG 1952 vor, sei zu entgegnen, daß nicht jede Konkurrenzierung eines Linienunternehmers als Gefährdung der Erfüllung seiner Verkehrsaufgaben angesehen werden könne. Nach der angeführten Gesetzesstelle komme einem konkurrenziierten Kraftfahrlinienunternehmer ausschließlich ein Rechtsanspruch darauf zu, daß er in der Führung seiner Linie nicht einschneidend beeinträchtigt werde, im allgemeinen also nicht einen wirtschaftlichen Betriebsführungs schädlich in Frage stellenden Einnahmefall erleide. Um dies zu vermeiden, sei im angefochtenen Bescheid ein Bedienungsverbot für die Gleichlaufstrecke ausgesprochen worden. Es sei anzunehmen, daß für die gegenständliche Kraftfahrlinie im wesentlichen Schüler als Fahrgäste in Frage kommen. Dies erhellte unter anderem aus dem Umstand, daß in allen bezüglichen Schreiben ausschließlich oder vor allem die Schülerbeförderung erwähnt werde. Aber auch die geplante Verkehrsgestaltung sei auf die speziellen Bedürfnisse der Schüler abgestellt. Während die Kinder bei Benutzung der bestehenden Kraftfahrlinie des Beschwerdeführers einen äußerst gefährlichen Weg (unbeschränkter Bahnübergang, Überquerung der Bundesstraße etc.) zurückzulegen haben, sehe die geplante Kraftfahrlinie die Situierung der Haltestellen in Wiesenau und Wisperndorf noch vor der Einmündung der Straßen in die Obdacher Bundesstraße vor. Durch die Vorschreibung des Bedienungsverbotes auf der Gleichlaufstrecke werde eine Konkurrenzierung auf dieser weitestgehend verhindert. Die - für die Schulkinder günstigere - Situierung der Haltestellen in Wiesenau und Wisperndorf könne keinen Einnahmenverlust für die bestehende Kraftfahrlinie des Beschwerdeführers bedeuten, weil die Schüler bisher von der mitbeteiligten Partei im Gelegenheitsverkehr befördert worden seien. Jene Fahrgäste aber, die künftig die ihren Wohnsitzen näher gelegenen Haltestellen im Zuge der Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei benützen und nicht - wie bisher - die an der Bundesstraße gelegenen Haltestellen im Zuge der Kraftfahrlinie des Beschwerdeführers, seien quantitativ so gering anzusetzen, daß der durch den diesbezüglichen Fahrgastenausfall zu erwartende Einnahmenverlust keineswegs als ein die wirtschaftliche Betriebsführung der existenten Kraftfahrlinie schädlich in Frage zu stellender zu qualifizieren sei.

2. Mit Schreiben vom 19. Dezember 1984 beantragte der Beschwerdeführer die Erteilung einer Konzession zur Erweiterung der ihm zustehenden, eingangs angeführten Kraftfahrlinie um die Strecken Wiesenau-Klaining-Heftmühle und B 78/Abzw. Wisperndorf-Lichtengraben-Leitenstocker Ebene. Er begründete sein Ansuchen mit einem entsprechenden Verkehrsbedürfnis, das auch die mitbeteiligte Partei bewogen habe, beim Landeshauptmann von Kärnten einen entsprechenden Antrag einzubringen. Der Beschwerdeführer vertrete die Auffassung, daß seine Art der

Linienführung eine zweckmäßigere und wirtschaftlichere Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses zu gewährleisten vermöge und nur sein Unternehmen auch sonst den öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufe.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens sprachen sich die Bundeswirtschaftskammer und die Stadtgemeinde St. Leonhard im Lavanttal gegen die beantragte Erweiterung der Konzession des Beschwerdeführers aus. Die Stadtgemeinde Bad St. Leonhard im Lavanttal brachte dazu vor, daß sie mit dem vor einigen Jahren durch den Beschwerdeführer vorgenommenen Einbau der Stichfahrt Mauterndorf-Schiefling sehr schlechte Erfahrungen gemacht habe. Auch die Schüler, die vom Beschwerdeführer aus der Hofbauersiedlung in Klienig abgeholt werden, kamen laut übereinstimmenden Aussagen der Schulleitungen der Hauptschule und der Volksschule sehr oft verspätet zum Unterricht, weil der eingesetzte Omnibus Verspätung habe. Demgegenüber habe es mit den Schülerbeförderungen, die die mitbeteiligte Partei in diesem Gebiet seit mehr als zehn Jahren als Mietwagenunternehmer durchführe, nie Schwierigkeiten gegeben. Abschließend wurde in der Stellungnahme der Stadtgemeinde St. Leonhard im Lavanttal festgestellt, daß alle Fahrplanwünsche der Gemeinde und alle Anträge, die eine Erschließung der im gegenständlichen Ansuchen angeführten Gebiete durch den öffentlichen Verkehr bewirken sollten - solche Anträge seien immer wieder schriftlich gestellt oder bei Fahrplankonferenzen vorgebracht worden - bisher nicht behandelt oder abgelehnt worden seien. Erst nachdem ein derartiges Ansuchen durch ein Privatunternehmen eingebracht worden sei, habe auch der Beschwerdeführer es der Mühe wert befunden, einen diesbezüglichen Antrag einzubringen.

Mit Bescheid vom 11. Oktober 1985 wies der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Ansuchen des Beschwerdeführers vom 19. Dezember 1984 um Einbeziehung der Strecken a) Wiesenau-Klienig-Heftmühle und

b) B 78/Abzw. Wisperndorf-Lichtengraben-Leitenstocker Ebene in die eingangs angeführte Kraftfahrlinie des Beschwerdeführers gemäß § 4 Abs. 1 KfLG 1952 ab. Zur Begründung des Bescheides führte der Bundesminister nach Wiedergabe der Stellungnahme der Bundeswirtschaftskammer und der Stadtgemeinde Bad St. Leonhard im Lavanttal aus, daß die übrigen im Ermittlungsverfahren gehörten Stellen entweder keine Einwendungen erhoben oder keine Stellungnahme abgegeben haben, sodaß deren Zustimmung angenommen werden könne. Ferner wurde in der Begründung dieses Bescheides auf das Ansuchen der mitbeteiligten Partei und darauf hingewiesen, daß die Berufung des Beschwerdeführers gegen den Bescheid des Landeshauptmannes vom 10. April 1985 mit dem Bescheid der Berufungsbehörde vom 10. Oktober 1985 abgewiesen worden sei. Die weitere Begründung dieses Bescheides stimmt inhaltlich weitgehend mit der vorstehend wiedergegebenen Begründung des Bescheides dieser Behörde vom 10. Oktober 1985 überein.

Gegen den Bescheid vom 11. Oktober 1985, mit dem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Ansuchen des Beschwerdeführers um Konzessionserweiterung abgelehnt wurde, richtet sich die unter hg. Zl. 86/03/0045 protokollierte Beschwerde, gegen den Bescheid vom 10. Oktober 1985, mit dem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Berufung des Beschwerdeführers gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10. April 1985 keine Folge gegeben wurde, richtet sich die unter hg. Zl. 86/03/0046 protokollierte Beschwerde. In beiden Beschwerden wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes des angefochtenen Bescheides geltend gemacht.

Die belangte Behörde legte die Akten der beiden Verwaltungsverfahren vor und beantragte in den von ihr erstatteten Gegenschriften die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerden. Gleichlautende Anträge enthalten auch die Gegenschriften der mitbeteiligten Partei. Vom Beschwerdeführer und der belangten Behörde wurden weitere Äußerungen abgegeben.

Der Verwaltungsgerichtshof hat wegen des persönlichen, sachlichen und rechtlichen Zusammenhanges beschlossen, die beiden Beschwerden zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung zu verbinden, und diese erwogen:

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof erachtet sich der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Bescheid vom 10. Oktober 1985 (Verleihung der Konzession an die mitbeteiligte Partei) "in seinen Rechten nach § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes 1952" als verletzt. In Ausführung des so bezeichneten Beschwerdepunktes bringt der Beschwerdeführer vor, der der Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession entgegenstehende Ausschließungsgrund nach dieser Gesetzesstelle liege vor, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Bereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet sei. Durch das Kriterium der Gefährdung werde auch der im Zusammenhang damit in dieser Gesetzesstelle verwendete

Begriff des Verkehrsbereiches inhaltlich bestimmt. Dieser reiche soweit, als sich eine neue Linie auf eine bereits konzessionierte Linie gefährdend auswirken könne. Inwieweit der Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession eine solche Gefährdung entgegenstehe oder inwieweit einer solchen Gefährdung durch die Erteilung einer Auflage im Sinne des § 4 Z. 1 der zum Kraftfahrliniengesetz 1952 ergangenen 1. Durchführungsverordnung gesteuert werden könne, sei im Verfahren über einen Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession zu ermitteln und festzustellen. Im vorliegenden Fall sei die belangte Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides nicht von dem vorerwähnten Begriff der "Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben" durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, ausgegangen, sie habe ihrem Bescheid vielmehr das auf diesen gesetzlichen Begriff nicht abgestimmte, sondern zu eng gefaßte Begriffspaar "Strecken, auf denen ein Verkehrsunternehmer Konzessionsrechte besitzt" einerseits und "Gleichlaufstrecke" andererseits zugrundegelegt, sie habe insofern nicht auf das im § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b leg. cit. vorgesehene Kriterium der Gefährdung Bedacht genommen und sie sei auch dem gesetzlichen Begriff des "Verkehrsbereiches" nicht gerecht geworden und habe daher die Rechtslage verkannt. Sorgfältigere Erhebungen der belangten Behörde hätten nämlich zu Tage gebracht, daß im laufenden Schuljahr 1985/86 vom Beschwerdeführer regelmäßig 30 Schüler von der Haltestelle Wisperndorf/Abzw. und 35 bis 40 Schüler von der Haltestelle Wiesenau zu den Schulen in Bad St. Leonhard im Lavanttal befördert werden. Daß darüberhinaus noch eine Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr durch die mitbeteiligte Partei erfolge, sei im gegenständlichen Verfahren nach dem Kraftfahrliniengesetz 1952 unerheblich. Da der mitbeteiligten Partei ein Bedienungsverbot nur für die Gleichlaufstrecke auferlegt worden sei, sei sie berechtigt, in einer Entfernung von nur wenigen Metern von den Haltestellen des Beschwerdeführers Fahrgäste nach Bad St. Leonhard aufzunehmen. Da innerhalb dieser Verbotszone aber nur eine einzige Haltestelle - eben Bad St. Leonhard - gelegen sei, komme dieser Konzessionsbeschränkung in der Praxis keine Schutzfunktion zu und sie sei daher nicht geeignet, eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben des Beschwerdeführers auszuschließen. Bei richtiger Würdigung der Ergebnisse der Ermittlungen und Feststellungen über den Fahrgastausfall, der im Bereiche einer konzessionierten Linie durch die Erteilung einer neuen Kraftfahrlinienkonzession an die mitbeteiligte Partei zu erwarten sei, hätte die belangte Behörde entweder dem Berufungsantrag des Beschwerdeführers unter gleichzeitiger Erteilung der vom Beschwerdeführer beantragten Konzessionserweiterung stattzugeben gehabt oder aber unter Bedachtnahme auf die vorgenannte Rechtslage eine solche Auflage zu setzen gehabt, welche eine Gefährdung der Verkehrsaufgaben tatsächlich auszuschließen vermöge.

Durch den angefochtenen Bescheid vom 11. Oktober 1985 erachtet sich der Beschwerdeführer "in seinen Rechten nach § 4 Abs. 1 des Kraftfahrliniengesetzes 1952" als verletzt. In Ausführung dazu verweist der Beschwerdeführer auf seine Beschwerde gegen den Bescheid der belangten Behörde vom 10. Oktober 1985 und trägt sodann weiter vor, hätte die belangte Behörde in bezug auf den Schutz des Verkehrsbereiches die Rechtslage nicht verkannt, hätte sie ein anderes Bild vermittelt bekommen, als es durch den bloßen Vergleich zweier Fahrplanentwürfe geschehen sei. Bei richtiger Erkennung der Rechtslage hatte sie nämlich - sofern das Konzessionsansuchen der mitbeteiligten Partei nicht überhaupt abzuweisen gewesen wäre - eine Erweiterung der Bedienungsverbotszone in einem solchen Umfange vornehmen müssen, daß sich die neue Linie auf die bereits konzessionierte Linie nicht gefährdend auswirken könne. Unter Bedachtnahme auf die örtliche Verkehrssituation erstreckte sich der zu schützende "Verkehrsbereich", also jener Bereich, innerhalb dessen die bestehende Kraftfahrlinie des Beschwerdeführers das vorhandene Verkehrsbedürfnis befriedigt, auch auf die Strecken Hofbauersiedlung-Wiesenau und B 78/Abzw. Wisperndorf-Wisperndorf-Lichtengraben. Ausgehend davon wäre die belangte Behörde auch zur Feststellung gelangt, daß sich zwar nicht zwei Bewerber um die gleiche Konzession, aber doch im Wesen um gleichartige Konzessionen bemühen, weil sie unabhängig voneinander zu der Überzeugung gekommen sind, daß auf bestimmten Straßenstellen teilweise ein ungedecktes Verkehrsbedürfnis bestehe, aber grundsätzlich nicht die gesetzlichen Voraussetzungen für die Stattgebung beider Ansuchen gegeben seien. Im Falle einer Konzessionserteilung an den Beschwerdeführer wäre allen Erfordernissen des § 4 Abs. 1 KfLG 1952 entsprochen worden, wobei eine Aufforderung zur Verbesserung der Verkehrsbedienung (Fahrplanangebot, weitere Haltestellen innerhalb der Konzessionsstrecke) jederzeit durch die Konzessionsbehörde möglich gewesen wäre. Bei einer unter Bedachtnahme auf das gesetzlich vorgesehene Kriterium der "Gefährdung" an die mitbeteiligte Partei verliehenen Konzession würde nach Ansicht des Beschwerdeführers der verbleibende Streckenteil nicht dem Erfordernis des § 4 Abs. 1 Z. 4 KfLG 1952 entsprechen. Bei richtiger Erkennung der Rechtslage wären für die Auswahl zwischen den beiden Konzessionswerbern nicht die dem Ermittlungsverfahren zugrundeliegenden Fahrplanentwürfe heranzuziehen gewesen, sondern jenes Unternehmen, das den öffentlichen

Interessen nicht zuwiderlaufe. Denn der Ausschluß der Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben eines präsenten Verkehrsunternehmers stelle bei gleicher Bedarfsbefriedigung sicherlich ein wesentliches Kriterium im Falle einer Konzessionserteilung dar, als ein geringfügig "besserer" und jederzeit abänderbarer Fahrplanentwurf eines neuen Konzessionswerbers, wozu noch komme, daß der mitbeteiligten Partei eine Verkehrsführung nur an Schultagen in der Zeit vom 1. Jänner bis 10. Juli und vom 10. September bis 31. Dezember eines jeden Jahres gestattet sei, hingegen der Beschwerdeführer grundsätzlich einen ganzjährigen Betrieb (auch an Werktagen) vorgesehen hätte.

Gemäß § 4 Abs. 1 KfLG 1952 kann die Konzession für den Betrieb einer Kraftfahrlinie erteilt werden, wenn (Z. 3) ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist, (Z. 4) die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und (Z. 5) das Unternehmen auch sonst den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn (lit. b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist.

Im vorliegenden Fall, in dem das Vorliegen eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses auf der hier in Rede stehenden Strecke unbestritten ist, geht es um die Frage, ob der von der mitbeteiligten Partei beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch den Beschwerdeführer, in dessen Verkehrsbereich die neue Linie teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist und das der mitbeteiligten Partei auferlegte Bedienungsverbot ausreicht, eine solche Gefährdung hintanzuhalten, sowie bejahendenfalls, welche Art der Linienführung - die der mitbeteiligten Partei oder die des Beschwerdeführers -, da ebenfalls außer Streit steht, daß zufolge des vorhandenen Verkehrsbedürfnisses nicht beiden Konzessionsansuchen stattgegeben werden kann, den im § 4 Abs. 1 KfLG 1952 aufgestellten Erfordernissen am ehesten entspricht (vgl. dazu das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Jänner 1980, Zlen. 1235, 1236/78).

Der insoweit vom Beschwerdeführer unbekämpft gebliebenen Begründung der angefochtenen Bescheide zufolge kommen als Fahrgäste der gegenständlichen Kraftfahrlinie vor allem Schüler in Betracht, weshalb die Frage des Verkehrsbedürfnisses im Beschwerdefall nur hinsichtlich dieses Personenkreises von Bedeutung ist.

Ausgehend davon wurde daher von der belangten Behörde das Ansuchen der mitbeteiligten Partei zu Recht vorwiegend unter dem Gesichtspunkte geprüft, ob im Zusammenhang mit den Schülerbeförderungen bei Verleihung der beantragten Konzession an die mitbeteiligte Partei eine mögliche Gefährdung der Verkehrsaufgaben des Beschwerdeführers in dem hier in Rede stehenden Bereich zu gewärtigen ist. Wie der Verwaltungsgerichtshof u.a. im Erkenntnis vom 19. Dezember 1984, Slg. Nr. 11627/A, ausgesprochen hat, liegt eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmer in der Führung seiner Linien einschneidend beeinträchtigt wird, im allgemeinen also dann, wenn er einen wirtschaftlichen Betriebsführungs schädlichen Einnahmefall erleidet. Fest steht, daß die Schülerbeförderungen, um die es hier geht, bisher von der mitbeteiligten Partei im Gelegenheitsverkehr durchgeführt wurden. Dies gab zwar der mitbeteiligten Partei, wie der Beschwerdeführer zu Recht bemerkte, "keine Anwartschaft auf die Verleihung einer Konzession nach dem Kraftfahrliniengesetz 1952", doch kann diese Tatsache entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers im vorliegenden Fall in Hinsicht auf den für die Beförderung in Betracht kommenden Personenkreis - wie die Aktenlage zeigt - bei der Prüfung des Gefährdungstatbestandes nach § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KfLG 1952 nicht außer Betracht bleiben, weil hierbei nur jener Fahrgast- und damit Einnahmefall von Bedeutung ist, der für den Beschwerdeführer dadurch entsteht, daß Schüler, die bisher seine Linie in Anspruch nahmen, die neue Linie benutzen werden. Schüler, die bisher im Gelegenheitsverkehr befördert wurden, waren keine Fahrgäste der Linie des Beschwerdeführers und können demnach auch keinen Ausfall im dargestellten Sinn für den Beschwerdeführer darstellen. Als Fahrgäste der Linie des Beschwerdeführers sind nur jene Schüler anzusehen, die bisher an den Haltestellen auf der Linie des Beschwerdeführers zustiegen, hinsichtlich der aber der mitbeteiligten Partei ein Bedienungsverbot auferlegt wurde.

Der Beschwerdeführer hat nun im Verwaltungsverfahren nie konkrete Zahlen angeführt, wieviele Schüler ihm als Fahrgäste durch den Betrieb der Linie der mitbeteiligten Partei verlorengehen - solche Zahlen wurden von ihm erstmals in der Beschwerde genannt -, sondern nur allgemein behauptet, durch den Betrieb der Linie der mitbeteiligten Partei ungeachtet des ihr auferlegten Bedienungsverbotes einen wirtschaftlichen Betriebsführungs schädlichen Einnahmefall zu erleiden. Trotz dieser Behauptung unterließ es aber der Beschwerdeführer darzulegen, aus welchen Personen sich die Fahrgäste auf der von ihm in diesem Bereich - sei es auch in Teilstücken - geführten Linie zusammensetzen, wie groß der Anteil der Schüler daran ist und wie sich zahlenmäßig der von ihm erwartete Verlust von Schülern an Fahrgästen in seiner Einkommensstruktur niederschlagen

wird, und damit der Behörde jene zum Teil nur ihm allein bekannten Daten zu liefern, an Hand deren sie in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall gegebenenfalls auf die wirtschaftliche Betriebsführung der Linie auswirken wird. Wenn sich die belangte Behörde mangels näherer Konkretisierung der Einwendungen des Beschwerdeführers zu keinen weiteren Ermittlungen in dieser Frage im Beschwerdefall veranlaßt sah und davon ausging, daß ein Wechsel von Schülern von der Linie des Beschwerdeführers zur Linie der mitbeteiligten Partei nur in einem nicht entscheidend ins Gewicht fallenden Umfang eintreten wird, weil der Beschwerdeführer nur einen Teil der Schüler in diesem Gebiet und dies nur in der Früh befördert, und der Beschwerdeführer daher durch den Betrieb der Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei keinen die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleiden werde, so vermag ihr der Verwaltungsgerichtshof schon in Hinsicht auf die von der mitbeteiligten Partei im Verwaltungsverfahren gegebene und vom Beschwerdeführer nicht nur unwidersprochen gebliebene, sondern ausdrücklich als zutreffend bezeichnete Darstellung der örtlichen Situation auf dem Gebiete der Schülerbeförderung (einschließlich aller darin in bezug auf die Schülerbeförderungen aufgezeigten und von der Gemeinde Bad St. Leonhard bestätigten Probleme) nicht entgegenzutreten. Wird zudem bedacht, daß vor allem jene Schüler, die zu den Haltestellen der Linie des Beschwerdeführers näher haben als zu den Haltestellen der Linie der mitbeteiligten Partei, weiterhin die Linie des Beschwerdeführers in Anspruch nehmen werden, erweist sich auch das Bedienungsverbot, das der mitbeteiligten Partei auferlegt wurde, entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers nicht als wirkungslos. Im übrigen ist zum Einwand der Beschwerde, dadurch, daß der mitbeteiligten Partei ein Bedienungsverbot für die Gleichlaufstrecke auferlegt worden sei, sei sie berechtigt, in einer Entfernung von nur wenigen Metern von den Haltestellen der Linie des Beschwerdeführers Fahrgäste nach Bad St. Leonhard aufzunehmen, zu bemerken, daß die Behörde bei ihrer Entscheidung von dem ihr zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Sachverhalt, zu dem auch die dem Konzessionsansuchen angeschlossenen Fahrpläne gehören, auszugehen hat. Demnach aber sind die den Haltestellen der Linie des Beschwerdeführers nächstgelegenen Haltestellen der Linie der mitbeteiligten Partei, wie der Beschwerdeführer selbst in der Berufung gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10. April 1985 ausführte, 500 m entfernt. Eine mögliche Änderung der Fahrpläne (und damit der Haltestellen) stand der Konzessionsverleihung jedoch nicht entgegen (vgl. auch dazu das schon zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Jänner 1980, Zlen. 1235, 1236/78). Wenn sohin die belangte Behörde einerseits annahm, daß durch den Betrieb der der mitbeteiligten Partei verliehenen Kraftfahrlinie, auf der die bisher im Gelegenheitsverkehr bewerkstelligte Schülerbeförderung durchgeführt werden soll, für den Beschwerdeführer keine Gefährdung der Erfüllung seiner Verkehrsaufgaben herbeigeführt wird, und andererseits durch das der mitbeteiligten Partei auferlegte Bedienungsverbot eine Konkurrenzierung der Linie des Beschwerdeführers weitgehend ausschloß, vermag der Verwaltungsgerichtshof darin keine Rechtswidrigkeit zu erblicken, wobei dem Verwaltungsgerichtshof ein Eingehen auf das in weiteren Schriftsätzen an den Verwaltungsgerichtshof dazu sowohl vom Beschwerdeführer als auch von der belangten Behörde erstattete Sachverhaltsvorbringen in Hinsicht auf die Bestimmung des § 41 VWGG verwehrt war.

Demnach bleibt zu prüfen, ob die Auswahl der belangten Behörde zwischen dem Konzessionsansuchen der mitbeteiligten Partei und dem des Beschwerdeführers dem Gesetz entsprach. Zutreffend wurde in diesem Zusammenhang von der belangten Behörde unter Bezugnahme auf die hg. Rechtsprechung (siehe neuerlich das Erkenntnis vom 29. Jänner 1980, Zlen. 1235, 1236/78) darauf hingewiesen, daß es Aufgabe des Kraftfahrliniengesetzes nicht nur ist, den Interessen aller Kraftfahrlinienunternehmungen zu dienen, sondern insbesondere auch für die bestmögliche Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der Öffentlichkeit zu sorgen. Bei der Beurteilung dieser Frage bilden Fahrplanentwürfe und die damit im Zusammenhang stehenden Haltestellen wichtige Entscheidungsgrundlagen für die Auswahl unter mehreren Bewerbern. Liegen der Behörde verschiedene Angebote zur Erfüllung des gegebenen Verkehrsbedürfnisses vor, so ist sie nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, jenem den Vorzug zu geben, welches von vornherein den Bedarf am ehesten zu gewährleisten verspricht.

Unter Zugrundelegung dieser Erwägungen vermag es der Verwaltungsgerichtshof nicht als rechtswidrig zu erkennen, wenn die belangte Behörde dem Ansuchen der mitbeteiligten Partei den Vorzug gab, weil - wie sie in der Begründung der angefochtenen Bescheide ausführte - eine Gegenüberstellung der Fahrplanentwürfe zeige, daß der Fahrplanentwurf der mitbeteiligten Partei täglich vier Kurse mehr vorsehe und auf den beiden Seitenästen der Linie doppelt so viele Haltestellen aufweise als die vom Beschwerdeführer vorgesehene Kursführung. Der Beschwerdeführer gesteht im übrigen zu, daß von der mitbeteiligten Partei ein geringfügig "besserer" Fahrplanentwurf vorgelegt wurde. Hinzuweisen ist, daß das Gesetz in diesem Falle keine Verpflichtung der Behörde vorsieht, den

(Mit)Bewerber um eine Konzession zur Verbesserung seines Verkehrsangebotes anzuhalten, wie der Beschwerdeführer offenbar meint (vgl. auch dazu das schon zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Jänner 1980, Zlen. 1235, 1236/78). Der Verleihung der Konzession an die mitbeteiligte Partei stand weder die Tatsache entgegen, daß ihr für eine bestimmte Strecke der Linie ein Bedienungsverbot aufzuerlegen war (vgl. dazu das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30. November 1961, Slg. Nr. 5678/A), noch bildete der Umstand, daß die Linie der mitbeteiligten Partei nicht ganzjährig geführt wird, im Hinblick auf das festgestellte Verkehrsbedürfnis ein Verleihungshindernis.

Da sich die Beschwerden sohin als unbegründet erweisen, waren sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen. Von der Durchführung der von der mitbeteiligten Partei beantragten mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 39 Abs. 2 Z. 6 VwGG Abstand genommen werden.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 243/1985. Die Abweisung des Mehrbegehrens der mitbeteiligten Partei hat nicht erforderlichen Stempelgebührenaufwand zum Gegenstand.

Wien, am 17. Juni 1987

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1987:1986030045.X00

Im RIS seit

18.06.2020

Zuletzt aktualisiert am

18.06.2020

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at